

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Hukum merupakan suatu aturan yang mengatur antara satu masyarakat dengan masyarakat yang lain. Hukum bisa ada dan tercipta karena adanya masyarakat, bilamana tidak ada masyarakat/orang maka tentu tidak akan ada hukum. Dari kelahiran sampai meninggal, manusia itu hidup di tengah manusia lainnya, yakni setiap manusia hidup dalam pergaulan dengan manusia lainnya. Hukum merupakan suatu aturan yang tidak bisa terlepas dalam kehidupan, karena hukum merupakan suatu aturan yang mengatur setiap manusia, sehingga dalam hukum banyak sekali aturan-aturan yang tidak memperbolehkan manusia untuk berbuat sesuatu. Indonesia merupakan negara hukum, dasar pijakan bahwa Indonesia negara hukum adalah yang tertuang di dalam Undang-undang Dasar 1945 Pasal 1 ayat 3 yang menyebutkan bahwa: "Negara Indonesia adalah Negara Hukum".¹ Dimasukannya ketentuan ini kedalam bagian Undang-undang Dasar 1945 menunjukan semakin kuatnya dasar hukum serta menjadi amanat Negara, bahwa Negara Indonesia adalah Negara Hukum. Masyarakat merupakan suatu bentuk pergaulan hidup, yang biasanya diberi nama sistem kemasyarakatan. Sistem kemasyarakatan tersebut mencakup sub-sistem politik, ekonomi, sosial, pertahanan dan keamanan maupun hukum.

¹ Undang-undang Dasar 1945 Pasal 1 ayat 3

Dan pada kasus tentang masalah pembuatan tanggul jalan yang kita ketahui selama ini tanggul jalan di jalan kadang dibuat sangat tidak masuk akal ada yang membuat dengan ukuran yang besar, kecil dsb, padahal hal tersebut bisa membahayakan keselamatan pengendara bermotor. Dan ternyata pembuatan tanggul jalan sendiri ada aturan nya untuk ukuran dan ketentuan lain nya dalam pembuatan tanggul jalan. Tanggul jalan sejatinya dibuat agar pengendara mengurangi kecepatan kendaraan mereka. Namun karena dibuat secara sembarangan, tak jarang tanggul jalan justru memakan korban, dan banyak korban mengatakan tanggul jalan memang menjadi salah satu penyebab kecelakaan terutama kecelakaan tunggal.

Tanggul jalan merupakan salah satu penyebab kecelakaan tunggal terbanyak selain jalan rusak. Lantaran tanggul jalan dibangun tidak sesuai dengan aturan. Sekarang yang terjadi tanggul jalan malah dibuat terlalu tinggi, padahal berdasarkan aturannya ada tingkat kelandaian nya. Membuat tanggul jalan tidak boleh dilakukan sembarangan, sebab ada aturan yang mengaturnya, yakni di Peraturan Menteri Perhubungan No 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.²

Seperti kita ketahui bahwa tanggul jalan atau alat pembatas kecepatan merupakan bagian jalan yang ditinggikan. Tanggul jalan ini biasanya terbuat dari tambahan aspal atau semen yang dipasang melintang di jalan untuk memperlambat laju/kecepatan kendaraan. Untuk masalah ketinggian tanggul

² Riki Harun, *Permen Nomer 82 Tahun 2018*, <http://jdih.dephub.go.id>. Diakses tanggal 05 November 2019

jalan sendiri sebenarnya sudah diatur untuk meningkatkan keselamatan para pengguna jalan. Jika tanggul jalan ini melalui jalan-jalan besar, biasanya terpasang rambu-rambu pemberitahuan terlebih dahulu mengenai adanya tanggul jalan. Terlebih ketika malam hari, tanggul jalan dilengkapi dengan marka jalan dengan garis serong berwarna putih atau kuning yang kontras sebagai pertanda.³

Di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak secara khusus menyebutkan siapa yang berwenang membuat polisi tidur.⁴ Tetapi kita dapat menemukan pengaturannya dalam peraturan perundang-undangan di bawahnya, yakni peraturan daerah (Perda), Karena memungkinkan juga bahwa di setiap daerah memiliki perda tentang pembuatan tanggul jalan dan jika melihat realitas yang terjadi di masyarakat kota Malang mengenai pembuatan tanggul jalan masih banyak yang tidak mengikuti peraturan yang telah ditetapkan sesuai dengan peraturan daerah kota Malang Nomor 2 tahun 2012 pasal 4 tentang “setiap orang atau badan dilarang membuat tanggul jalan tanpa izin pejabat yang berwenang”.⁵ Setiap orang yang melanggar pasal 4 diancam dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan dan/ atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah)⁶

³ *ibid*

⁴ Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)

⁵ peraturan daerah kota Malang Nomor 2 tahun 2012 pasal 4 tentang “setiap orang atau badan dilarang membuat tanggul jalan tanpa izin pejabat yang berwenang”.

⁶ Rizky, peraturan daerah kota malang <http://www.jdih.setjen.kemendagri.go.id/>, Diakses tanggal 5 November 2019

Tanggul jalan merupakan bagian dari rekayasa lalu lintas yang berfungsi sebagai alat pengendali kecepatan lalu lintas untuk menurunkan kecepatan pada daerah yang memiliki kondisi geometrik atau tata guna lahan yang kurang menguntungkan sampai 40%, gundukan melintang berupa peninggian sebagian badan jalan yang melintang terhadap sumbu jalan dengan lebar, tinggi dan kelandaian tertentu. Fasilitas tanggul jalan dikenal dengan berbagai jenis diantaranya : *speed bump*, *speed hump*, dan *speed table*. Fenomena gundukan melintang pada masyarakat Indonesia sudah lama dikenal.

Permasalahan dapat terjadi dalam pemasangan fasilitas tanggul jalan yang tidak sesuai dengan kriteria, seperti jalan yang memotong suatu tata guna lahan yang memiliki tingkat aktivitas yang tinggi, dalam pelaksanaan pada jalan lokal (jalan searah atau dua arah, baik terpisah maupun tidak terpisah), mengenai material bahan yang digunakan serta jarak/spasi dan dimensi dari tanggul jalan itu sendiri.

Tinjauan utama dari peraturan lalu lintas dibuat adalah untuk mempertinggi mutu kelancaran dan keamanan dari semua lalu lintas di jalan-jalan. Identifikasi masalah-masalah yang dihadapi di jalan raya berkisar pada lalu lintas. Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, kesabaran dan pencemaran lingkungan.

Penanggulangan yang dilakukan pemerintah dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas berkendara saat ini salah satunya adalah dengan dibuatnya sarana prasarana pembantu berupa tanggul jalan. Tanggul jalan ini

digunakan untuk menghambat kecepatan kendaraan. Dimana keberadaan tanggul jalan ini harus diakui untuk menciptakan suasana keamanan jalan dan keselamatan lingkungan.

Pembuatan tanggul jalan sebagai alat pengendali dan pengaman pengguna jalan tidak sembarang orang bebas melakukannya. Harus melalui ijin dari pihak berwenang. Aturan larangan tersebut termaktub pada Pasal 28 ayat (1), “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi jalan”.⁷ Ayat (2), “Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (1)”.⁸ Ketentuan pidana bagi yang melanggar Pasal 28 ayat (1) dan (2) diancam hukuman pidana sebagaimana diterangkan dengan rinci pada Pasal 274 ayat (1) dan (2). Dan Pasal 275 ayat (1) dan (2) UU Nomor 22 Tahun 2009. Dan apabila melanggar peraturan dalam pembuatan polisi tidur tersebut, Ada Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum yang berisi “Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”.⁹

Setiap orang pada dasarnya dilarang memasang alat pembatas kecepatan, apalagi perbuatan itu dapat mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan

⁷ pada Pasal 28 ayat (1),

⁸ Pasal 25 ayat (1)

⁹ Pasal 274 dan 275 UU No. 22 Tahun 2009

fungsi jalan, serta kerusakan fungsi perlengkapan jalan. Dan di dalam UU LLAJ, PP 79/2013, dan Permenhub 82/2018 tidak ada pengaturan tentang izin pemasangan alat pembatas kecepatan oleh masyarakat. Sehingga saya simpulkan masyarakat tidak memiliki kewenangan untuk itu.¹⁰

Selain itu, didalam Pasal 2 Permenhub 82 tahun 2018 tersebut, dijelaskan ada tiga jenis tanggul jalan yang boleh dibangun di jalanan, yaitu *Speed Bump*, *Speed Hump*, dan *Speed Table*. Polisi tidur jenis *Speed Bump* dikhususkan untuk area parkir, jalan privat, dan jalan di lingkungan terbatas dengan kecepatan operasional di bawah 10 kilometer per jam. Jenis polisi tidur ini dibuat dengan ketinggian maksimal 12 sentimeter, lebar bagian atas minimal 15 sentimeter, serta kelandaian 15 persen.¹¹

Sementara tanggul jalan jenis *Speed Hump* adalah yang boleh dibangun pada jalanan lokal dengan batas kecepatan maksimal 20 kilometer per jam. Spesifikasi yang harus ditaati dalam membangun polisi tidur *Speed Hump* ialah ketinggian harus berkisar antara 5-9 sentimeter, lebar maksimal 39 sentimeter dengan kelandaian 50 persen.¹²

Untuk tanggul jalan jenis *Speed Table*, diperuntukan bagi kawasan penyeberangan dan jalan-jalan lokal yang memiliki batas kecepatan maksimal 40 kilometer per jam. *Speed Table* harus dibuat dengan ketinggian maksimal 9 sentimeter, lebar 660 sentimeter dan kelandaian 15 persen. Tak hanya itu,

¹⁰ Purnomo, <https://www.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/lt5c2376754e79d/>, Diakses tanggal 05 November 2019

¹¹ Pasal 2 Permenhub 82 tahun 2018

¹² *ibid*

seluruh jenis tanggul jalan wajib diwarnai dengan kombinasi hitam dan kuning atau putih.¹³

Dan berdasarkan data yang diperoleh oleh penulis bahwa ada sekitar 27 tanggul jalan yang pembuatannya tidak sesuai dengan peraturan yang ada khususnya di wilayah Jalan Danau Belayan Sawojajar 1 dan Jalan Danau Tigi Sawojajar 1, Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang. Ada fakta yang dimana ada tanggul jalan yang dalam pembuatannya tidak sesuai dengan peraturan yang terdapat di PERMENHUB No 82 Tahun 2018 Pasal 2 dan banyak menyebabkan orang pengguna jalan raya di wilayah Kota Malang, Jawa Timur Mengalami kecelakaan.

Berpedoman pada uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengamati dan membahasnya dalam kegiatan penelitian terhadap masalah “Analisa Tentang Efektivitas Penerapan PERMENHUB No 82 TAHUN 2018 Tentang Konstruksi Polisi Tidur Atau Tanggul Jalan (Studi di wilayah Kota Malang, Jawa Timur) ”.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana efektivitas hukum penerapan permenhub No 82 Tahun 2018 tentang konstruksi polisi tidur atau tanggul jalan untuk mengatasi kecelakaan yang diakibatkan oleh adanya polisi tidur yang tidak sesuai dengan prosedur/ketentuan hukum yang berlaku ?

¹³ *ibid*

2. Apa kendala dari penerapan permenhub No 82 Tahun 2018 tentang konstruksi polisi tidur atau tanggul jalan tersebut ?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana efektivitas penerapan permenhub No 82 Tahun 2018 tentang konstruksi polisi tidur atau tanggul jalan khususnya di wilayah Kota Malang;
2. Untuk mengetahui konsekuensi pembuatan tanggul jalan yang tepat sesuai dengan aturan hukum yang berlaku.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penulisan ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada Dinas Perhubungan untuk mengetahui bagaimana perlindungan hukum bagi pengguna jalan raya yang mengalami kecelakaan akibat dari pembuatan tanggul jalan yang tidak sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dan yang kedua yaitu agar mengetahui konsekuensi pembuatan tanggul jalan yang tepat sesuai dengan aturan hukum yang berlaku.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran terhadap Penegak Hukum dan Pengamat Hukum serta Mahasiswa Hukum agar mengetahui dan memahami perlindungan hukum bagi pengguna jalan raya yang mengalami kecelakaan akibat dari pembuatan tanggul jalan yang tidak sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dan untuk mengetahui

konsekuensi pembuatan tanggul jalan yang tepat sesuai dengan aturan hukum yang berlaku.

E. Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

Selain untuk melakukan penelitian dan tugas untuk memenuhi syarat menjadi Sarjana Hukum Strata satu (S-1), harapan penulisan melalui penelitian ini ada tambahan pesan moral dan wawasan baru untuk mengurangi pelanggaran dalam pembuatan tanggul jalan yang tidak sesuai dengan aturan hukum yang berlaku dan juga menciptakan tindakan hukum yang selayaknya di jatuhkan bagi pembuat tanggul jalan yang melanggar aturan hukum dalam membuatnya.

2. Bagi Instansi Pemerintahan

Sebagai bahan evaluasi agar aparat Dinas Perhubungan Kota Malang dapat melaksanakan tugas dalam memberi edukasi terhadap masyarakat agar dalam pembuatan tanggul jalan bisa sesuai dengan peraturan yang sudah ada.

3. Bagi Masyarakat Kota Malang

Dengan dilaksanakannya penelitian ini harapannya nanti agar masyarakat umum khususnya di Kota Malang bisa merasakan aman ketika berkendara dan tidak menyalahgunakan pembuatan pembuatan tanggul jalan yang bisa merugikan diri sendiri dan orang lain.

F. Metode Penelitian

1. Metode Pendekatan

Metode pendekatan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis (*Social Legal a Proach*) yaitu mengkaji tentang Permenhub no 82 tahun 2018 dan suatu pemaparan juga pengkajian hubungan aspek hukum dengan aspek non hukum yang terjadi di lapangan apakah sesuai dengan apa yang sudah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia dan apakah sudah ditegakan seperti apa yang dicitakan oleh Undang-Undang terutama masalah tentang tindakan hukum aparat penegak hukum dan juga kesadaran hukum masyarakat agar untuk kedepannya tercipta suasana yang tertib akan hukum yang berlaku. Secara yuridis peneleitian ini mengkaji mengenai Permenhub No 82 Tahun 2018 dan secara sosiologis mengkaji tentang konstruksi polisi tidur atau tanggul jalan (Studi di wilayah Kota Malang, Jawa Timur) yakni melihat hukum sebagai perilaku manusia dalam masyarakat.

2. Lokasi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis memilih lokasi di wilayah hukum Dinas Perhubungan, Kota Malang, Jawa Timur, Dengan mengambil beberapa responden dari instansi Dinas Perhubungan dan dari masyarakat selitar wilayah yang ada pembuatan tanggul jalan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada yaitu pada jalan:

A. Jln Danau Belayan, Sawojajar 1 Kota Malang

- B. Jln Danau Tigi, Sawojajar 1 Kota Malang
- C. Jln Pisang Kipas, Kota Malang
- D. Jln Danau Tondano, Sawojajar 1 Kota Malang
- E. Jln Hamid Rusdi, Bunulrejo, Kota Malang

Dari hasil pengamatan tersebut penulis banyak sekali menemukan tanggul jalan yang pembuatannya tidak sesuai peraturan yang ada. Selain itu penelitian ini dilakukan kepada para penegak hukum dalam hal ini yaitu Dinas Perhubungan Kota Malang dan beberapa masyarakat di sekitar lokasi pembuatan tanggul jalan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada tersebut. Dengan demikian maka informasi dan data-data yang terkait dengan judul penelitian yang sedang dikerjakan akan mudah didapatkan.

3. Jenis data

a. Data primer

Adalah jenis data, dokumen tertulis, file, rekaman, informasi, pendapat dan lain-lain yang diperoleh dari sumber yang utama/pertama. Dalam hal Data primer ini informasi yang diperoleh terkait permasalahan yang diangkat adalah berdasarkan pengelihat/pemantauan penulis terhadap banyaknya penyalahgunaan pembuatan tanggul jalan. Dan dalam hal ini responden yang saya pilih yaitu pihak Dinas Perhubungan Kota Malang yang mengeluarkan peraturan tentang pembuatan tanggul jalan yang benar dan yang berkaitan dengan penerapan konstruksi polisi tidur atau tanggul jalan. Responden yang saya pilih yaitu

masyarakat Kota Malang di sekitar sample wilayah yang dimana pembuatan polisi tidur atau tanggul jalan yang tidak sesuai yaitu pada jalan:

- A. Jln Danau Belayan, Sawojajar 1 Kota Malang
- B. Jln Danau Tigi, Sawojajar 1 Kota Malang
- C. Jln Pisang Kipas, Kota Malang
- D. Jln Danau Tondano, Sawojajar 1 Kota Malang
- E. Jln Hamid Rusdi, Bunulrejo, Kota Malang
- b. Data sekunder

Adalah jenis data yang diperoleh dari dokumen tertulis, file, rekaman, informasi, pendapat dan lain-lain yang diperoleh dari sumber kedua (sekunder-buku, jurnal, hasil penelitian terdahulu, dan lain-lain). Wujud dari data sekunder ini dalam bentuk laporan dari hasil penelitian yang sudah diolah dengan berbagai materi yang mendukung selama penelitian. Dalam hal ini peneliti menyiapkan literature yang berupa peraturan perundang-undangan yang tentunya berkaitan dengan objek penelitian yaitu Permenhub (Peraturan Menteri Perhubungan) Nomor 82 tahun 2018 tentang alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, berbagai peraturan, buku literatur hukum, Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Peraturan Daerah.

- c. Data tersier

Adalah jenis data mengenai pengertian baku istilah baku yang diperoleh dari ensiklopedi, kamus dll.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian hukum ini menggunakan penelitian lapangan berdasarkan fakta yang ada tanpa dibuat-buat melalui beberapa kegiatan pengumpulan data yang berupa observasi, wawancara, dokumen, dan studi kepustakaan yang dijelaskan sebagaimana berikut:

a. Wawancara

Wawancara adalah sebuah cara pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis dengan melakukan sesi tanya jawab dengan satu subyek penelitian untuk memperoleh informasi dari informan sasaran tersebut. Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini dilakukan secara mendalam (in-depthaun) yaitu salah satu proses atau cara untuk memperoleh informasi maupun data yang sekiranya diperlukan dalam penelitian ini dengan dilakukan nya sesi tanya jawab secara face to face antara interviewer dengan pemberi informasi saran dengan atau tanpa menggunakan pedoman wawancara dimana informan dan interviewer terlibat secara langsung. Dan disini saya langsung mewawancarai beberapa pengendara di jalan raya khusus nya pada jalan:

1. Jln Danau Belayan, Sawojajar 1 Kota Malang
2. Jln Danau Tigi, Sawojajar 1 Kota Malang

3. Jln Pisang Kipas, Kota Malang

4. Jln Danau Tondano, Sawojajar 1 Kota Malang

5. Jln Hamid Rusdi, Bunulrejo, Kota Malang

Dan saya mewawancarai yaitu:

1. Tokoh Masyarakat : A.Bapak Eko Ketua RT di Jln. Danau Belayan

B.Bapak Budi Ketua RT di Jln. Danau Tigi

C.Bapak Arif masyarakat di Jln. Pisang Kipas

2. Dinas Perhubungan: A. Tri Juliastono staf manajemen bidang Lalu lintas dan keselamatan lalu lintas

3. Masyarakat Pengguna Jalan

b. Observasi

Observasi merupakan aktivitas dari suatu proses atau objek dengan maksud merasakan kemudian memahami pengetahuan dari sebuah fenomena. Berdasarkan pengetahuan atau gagasan yang telah diketahui sebelumnya, dan untuk mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan guna melanjutkan suatu penelitian. Proses dalam mencari atau mendapatkan informasi-informasi tersebut haruslah secara objektif, nyata dan dapat dipertanggungjawabkan. Dan disini saya melakukan observasi secara langsung pada lokasi yaitu:

1. Jln Danau Belayan, Sawojajar 1 Kota Malang

2. Jln Danau Tigi, Sawojajar 1 Kota Malang

3. Jln Pisang Kipas, Kota Malang

4. Jln Danau Tondano, Sawojajar 1 Kota Malang

5. Jln Hamid Rusdi, Bunulrejo, Kota Malang

c. Studi Dokumen

Dokumentasi adalah salah satu cara pengumpulan data yang dilakukan oleh penulis melalui data-data lain yang mendukung akan penelitian ini. Termasuk beberapa foto maupun peristiwa suatu kejadian yang pernah terjadi sebelumnya dan tentunya masih dalam lingkup bahan yang dibutuhkan untuk penelitian.

d. Studi Kepustakaan

Dengan melakukan penelusuran dan pencarian bahan-bahan kepustakaan dari berbagai literature atau buku-buku.

e. Studi Internet

Dengan melakukan penelusuran dan pencarian bahan-bahan melalui internet atau website untuk melengkapi bahan hukum lainnya.

1. Analisa Data

Dari hasil penelitian yang sudah terkumpul seperti yang diperoleh dari lapangan dan data-data kepustakaan selanjutnya penulis menganalisa data tersebut secara deskriptif kualitatif yaitu data-data yang telah diproses akan dianalisa dan digambarkan sedemikian rupa sehingga diperoleh sesuai kesimpulan.

G. Sistematika Penelitian

Untuk memudahkan dalam penulisan ini dibagi pembahasan dalam empat bab, yaitu :

- a. BAB I : merupakan bab pendahuluan yang memuat latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kegunaan penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.
- b. BAB II : menguraikan konsep teoritis penelitian secara runut, supaya dapat dipahami dengan jelas.
- c. BAB III : pada bagian ini menjelaskan tentang faktor penyebab masih banyaknya penyalahgunaan dalam membuat tanggul jalan di jalan raya.
- d. BAB IV : merupakan bab terakhir berupa penutup penulisan ini, terdiri dari kesimpulan dan saran-saran

